



Wat nu met de diesel?

Sinds dieselgate wordt de dieselmotor aangewezen als bron van alle kwaad, stelden steden lage emissie zones in en wordt in zowat alle media een contra-dieselcampagne gevoerd. De inschrijvingscijfers van Febiac tonen een plotse afkeer van dieselmotoren: nog slechts 30% aandeel na het eerste trimester 2019 tegen 75% in 2011.

Maar is het negatieve imago en het wantrouwen tegenover de dieselauto wel gerechtvaardigd? De actuele modellen die voldoen aan de Euro 6d-temp-normen en waarvan de waarden zijn opgemeten volgens de WLTP-cyclus, moeten de concurrentie van benzinemotoren niet vrezen en presteren uitstekend voor zowel CO₂- als NOx-uitstootwaarden.

Interessant is ook de jaarlijkse studie van Alphabet Belgium die het kantelpunt berekent waarbij een aandrijfvorm – benzine, diesel of elektriciteit – voordeliger wordt dan een andere.

Voor de categorie 'Compact' (bv. Citroën C1, Opel Adam, Volkswagen Up!) ligt het voordeel eenduidig bij de benzineversies, ongeacht de looptijd van het leasecontract

Volkswagen Passat, een voorbeeld uit de categorie Business+. Foto © Volkswagen

en het jaarlijks gereden aantal kilometers. Ook bij de categorie 'Economy' (bv. Audi A1, Ford Fiesta, Mini Hatch, Volkswagen Polo) mogen we dezelfde conclusie trekken.

Een ander beeld dient zich aan vanaf de categorie 'Business' (bv. Audi A3, BMW 1- en 2-reeks, Mercedes A-Klasse, Volvo V40, Volkswagen Golf). De benzinemotor is in het voordeel tot een jaarlijks kilometer-totaal van 25 000 km en een contractduur tot 48 maanden.

Uitkijken naar alternatieve opties

Bij de categorie 'Executive' (bv. Audi A6, BMW 5-reeks en X3, Mercedes E-Klasse, Volvo XC60) en 'Luxury' (bv. Audi A7, BMW 7-reeks en X5, Mercedes CLS) is er een duidelijk kostenvoordeel voor dieselmotoren, wat al helemaal het geval is voor de categorie 'Luxury'. Toch verwijst Alphabet Belgium naar het groeiend aantal alternatieve opties voor de 'Executive'-categorie als bv. de Mercedes E-Klasse of de Lexus RC-benzinehybrides, de BMW 5-reeks, Volvo V90 of XC60 als plug-in benzinehybrides en ook nog de Mercedes E-Klasse als plug-in dieselhybride.

In alle gevallen is het reële gebruik van het voertuig doorslaggevend en moet worden gerekend met de TCO-2, de jaarlijkse bruto kosten die de werkgever draagt voor de bedrijfswagen, met inbegrip van de fiscale en parafiscale lasten, daarmee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de financieringskosten, brandstofkosten, verschuldigde solidariteitsbijdrage en de verworpen uitgaven.

Door Eduard Coddé

Categorie 'Business'					
(bv. Audi A3, BMW 1- en 2-reeks, Mercedes A-Klasse, Volvo V40, Volkswagen Golf)					
	20.000 km/jaar	25.000 km/jaar	30.000 km/jaar	35.000 km/jaar	40.000 km/jaar
36 maanden	Benzine	Benzine	Benzine	Kantelpunt	Diesel
48 maanden	Benzine	Benzine	Kantelpunt	Diesel	Diesel
60 maanden	Benzine	Kantelpunt	Diesel	Diesel	Diesel
Categorie 'Business+'					
(Bv. Audi A4, BMW 3-reeks en X1, Mercedes C-Klasse, Volkswagen Passat)					
	20.000 km/jaar	25.000 km/jaar	30.000 km/jaar	35.000 km/jaar	40.000 km/jaar
36 maanden	Benzine	Kantelpunt	Diesel	Diesel	Diesel
48 maanden	Kantelpunt	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
60 maanden	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel